

Stadtteilbeirat Sternschanze
Protokoll der 106. Sitzung vom 28.06.2023

Der Beirat ist mit 7 stimmberechtigten Mitgliedern beschlussfähig.

Tagesordnung

TOP 01 Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung

TOP 02 Projekt VET: der Verbindungsbahntlastungstunnel
(Zu Gast: VertreterInnen der DB Netz AG)

TOP 03 Berichte

TOP 04 Anliegen von Gästen und Mitgliedern

TOP 05 Antrag an den Verfügungsfonds

TOP 06 Termine

TOP 01 Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung

Es gibt keine Anmerkungen.

TOP 02 Projekt VET: Der Verbindungsbahntlastungstunnel
(Zu Gast: VertreterInnen der DB Netz AG)

Die VertreterInnen der *DB Netz AG (DB)* stellen sich vor, es sind vor zwei Vertreterinnen vom Stakeholder Management und zwei Vertreter aus der technischen Umsetzung.

Ziel der Präsentation sei, die Hintergründe und den Stand des Projekts darzustellen und dann die Möglichkeit für Rückfragen zu bieten.

Frau Binder vom Stakeholder Management berichtet, man habe eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen zum Projekt *Verbindungsbahntlastungstunnel (VET)*. Hintergrund sei die Idee, die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Altona zu entlasten.

Diese sei aktuell stark überlastet (bei ca. 140% im Regional- und Fernverkehr). Das bedeute, Züge könnten nicht pünktlich fahren, weil sich der Verkehr an Knotenpunkten ballt. Dazu habe es vom Bund eine Studie gegeben, die empfehle, die Verbindungsbahn-Strecke oberirdisch für Regional- und Fernverkehr viergleisig zu führen und dafür die S-Bahn-Gleise in einen zu bauenden Tunnel zu verlagern.

Ein weiterer Hintergrund sei der *Deutschlandtakt*, ein deutschlandweiter Zielfahrplan. Die Anschlüsse im *Deutschlandtakt* sollen wartezeitminimierend getaktet werden. Neu sei daran, dass bei der Planung nicht wie bisher der Fahrplan an der Infrastruktur ausgerichtet werde. Stattdessen werde zunächst der Fahrplan gestaltet und dann daran der Bedarf an neuer Infrastruktur gemessen. Der *VET* sei dabei als eine Schlüssel-Infrastruktur ermittelt worden. Auf Nachfrage eines Beiratsmitglieds erklärt Herr Kempf von der *DB Netz AG*, dass der Start des *Deutschlandtakts* von der Fertigstellung aller dafür benötigten Infrastrukturprojekte abhängt. Diese müssten wie der *VET* auch zunächst Planfeststellungsverfahren durchlaufen und dann gebaut werden. Ein planmäßiges Datum für den Beginn des *Deutschlandtakts* könne er nicht nennen, gegebenenfalls müsse dies beim Bundesverkehrsministerium erfragt werden.

Laut *DB* habe die Machbarkeitsstudie fünf mögliche Varianten des *VET* identifiziert. Die Anbindungen an Hauptbahnhof und den zukünftigen Bahnhof Altona (Diebsteich) seien für alle Varianten gleich. Die Haltestelle Dammtor würde in allen Varianten von der S-Bahn angefahren, nur der Bahnsteig würde leicht unterschiedlich liegen.

Eine mittlere mögliche Linienführung orientiere sich am heutigen Verlauf der Strecke. Dort gäbe

es weiterhin die Haltestellen Holstenstraße und Sternschanze (nur dann unterirdisch).

Bei der nördlichen Basisvariante würden die Haltestelle Schlump und der zu bauende Halt Alsenplatz angefahren.

Bei der südlichen Basis-Trasse würden die Haltestelle Feldstraße und der zu bauende Halt Max-Brauer-Allee angefahren werden.

Zusätzlich gebe es zu den bestandsfernen Trassen jeweils Alternativ-Trassen, die ab Schlump beziehungsweise Feldstraße wieder auf die Holstenstraße zuzusteuern.

Bei der Planung der Trassen würde auch der noch festzulegende Verlauf der S6 berücksichtigt. Aktuell liefe laut *DB* eine Diskussion in der Stadt Hamburg, ob eine bestandsnahe oder bestandsferne Variante in die nächste Planungsphase geführt werde und welche davon.

Auf Nachfrage eines Beiratsmitglieds erläutert die *DB*, alle erwähnten S-Bahn-Haltestellen müssten neu gebaut werden, da ja auch an bestehenden Haltestellen die Zuwegung unterirdisch erfolge.

Auf weitere Nachfrage erläutert die *DB*, sowohl bei der südlichen als auch der nördlichen Basis-Trasse würde damit in jedem Fall die S-Bahnhaltestelle Sternschanze entfallen. Allerdings gebe es auch die Überlegung seitens der Stadt, in so einem Fall Sternschanze und Holstenstraße als Regionalbahn-Haltestellen einzuführen und im 10-Minuten-Takt anfahren zu lassen. Der Vorstand ergänzt, dass damit zwar die Verbindung zum Hauptbahnhof erhalten bliebe, aber die Verbindung zum bisherigen Bahnhof Altona verloren ginge, weil die Regionalbahnen zum neuen Bahnhof Altona am Diebsteich fahren würden. Nach Altona müsste man dann den Bus nehmen.

Auf Nachfrage aus dem Beirat, ob es absehbare Tendenzen gäbe bezüglich der favorisierten Trassenwahl, erklärt *DB Netz AG*, es gäbe ihrerseits keine. In der Betrachtung über einen dafür erstellten Vergleichskriterienkatalog würden die Trassen sehr ähnlich abschneiden.

Die bestandsfernen Trassen würden neue Anschlussmöglichkeiten eröffnen, im Norden am Schlump zur U2, im Süden an der Feldstraße zur U3.

Unter Umweltaspekten würden alle Trassenführungen einigermaßen gleich abschneiden und die Kosten wären auch ähnlich.

Die Entscheidung liege letztlich politisch bei der Stadt Hamburg. Man gehe aktuell davon aus, dass mehrere Varianten in die engere Betrachtung kommen.

Auf Nachfrage eines Beiratsmitglieds und ergänzend zu einem Einwurf des Vorstandes erklärt die *DB*, dass gegebenenfalls die Trassenführung noch durch unvorhergesehene Ereignisse wie Kampfmittelräumung beeinträchtigt werden könnte, darauf habe sich die Machbarkeitsstudie nicht erstreckt.

Was hingegen eingehend untersucht worden sei, sind mögliche (Verschiebungen der) Einzugsbereiche der S-Bahn-Strecke. Dabei könne mit der Basis-Trasse Süd eine Einzugsücke geschlossen werden. Darüber hinaus hätte man an der Feldstraße eine zweite „Eventstation“. Man stimme aber dem Einwurf des Beiratsvorstandes zu, dass die Lücke eher klein sei.

Aktuell führe die *DB* intensive Öffentlichkeitsarbeit durch. Kürzlich habe man Dialogveranstaltungen durchgeführt und daraus Meinungsbilder mitgenommen und an Politik und Verwaltung weitergegeben. Dabei sei es auch darum gegangen, welche Kriterien den Teilnehmenden bei der Entscheidung am wichtigsten seien. Die Ergebnisse seien von der Stadt anschließend ausgewertet worden.

Ein Beiratsmitglied fragt, in welchen Bereich der von der *DB* durchgeführten Bürgerbeteiligung der Besuch beim Stadtteilbeirat falle und inwiefern die anwesenden VertreterInnen insbesondere mit den KollegInnen, die den *VET* gegebenenfalls praktisch umsetzen würden, vernetzt seien und diesen die Ergebnisse der heutigen Veranstaltung weitergäben. Darauf antwortet die *DB*, der Besuch falle unter den Stichpunkt „Gremienarbeit“. Frau Löwenstein (Vertreterin des Bezirksamtes Altona) ergänzt, dass die Veranstaltung zustande gekommen sei, weil sich eine der anwesenden Vertreterinnen der *DB* persönlich an sie gewandt hätte. Sie habe dann geraten, als ersten Schritt den Stadtteilbeirat aufzusuchen und die *DB* sei diesem Rat gefolgt. Das sei positiv anzumerken.

Laut der *DB* ist das *VET* Projekt ein Knotenprojekt und sei organisatorisch eng verflochten mit den anderen Großprojekten im Raum Hamburg.

Ein Beiratsmitglied fragt nach den Hintergründen, wieso mit dem *VET* weiter die Position des Hauptbahnhofs als unumgänglicher Knotenpunkt gestärkt werden solle, obwohl es an dieser Konfiguration zunehmend Kritik gebe, beispielsweise, weil sich dort Umsteigezeiten ballen. Laut *DB* liege dies an historischen Umständen: Seit der Auflösung der Kopfbahnhöfe gebe es dies Konzept und es sei bereits mehrfach überdacht worden. Daran hätten sich die Fahrgäste so gewöhnt, dass jetzt auch Fahrgaststromanalysen ergäben, dass der Hauptbahnhof Hauptziel der Fahrgäste sei. Die Zentralität des Hamburger Hauptbahnhofs sei also etabliert, es lohne sich nicht, die Struktur aufzubrechen, weil die Fahrgastströme bei aktuell in der Stadt diskutierten Ergänzungen wie Querverbindungen oder einer weiteren Ringbahn zu gering wären für die S-Bahn. Diese könnten vielleicht über andere Systeme wie eine Stadtbahn umgesetzt werden. Die erneute Rückfrage eines Beiratsmitglieds, ob die Zentralität des Hauptbahnhofs von den Fahrgästen im Idealfall gewollt sei oder nur aufgrund der gegebenen Infrastruktur akzeptiert und hingenommen werde, konnte nicht abschließend geklärt werden.

Ungeachtet dessen sei jedoch laut *DB* der Auftragsrahmen in der vorgestellten Machbarkeitsstudie klar abgesteckt worden und er beinhalte obligatorisch die Endpunkte Altona und Hamburg Hauptbahnhof.

Ein Beiratsmitglied fragt, wo sich die BürgerInnen auf einer Stakeholder-Map wiederfänden, also welchen Stellenwert deren Partizipation im Prozess einnehme. Eine Vertreterin vom Stakeholder Management der *DB* antwortet, sie würden als sehr einflussreich bewertet, aber eben auch durch ihren Einfluss über die gewählten politischen VertreterInnen. Die *DB* selbst habe nur begrenzten Spielraum aufgrund von Vorgaben und höheren Instanzen wie dem Eisenbahn-Bundesamt, das letztlich nach dem Planfeststellungsverfahren die Entscheidung trägt.

Der Vorstand fragt nach, ob der *VET* als Maßnahme an sich feststehe oder grundsätzlich infrage gestellt werden könne durch parallel laufende Machbarkeitsstudien im ÖPNV in Hamburg. Laut den *DB*-Vertretern sei es zweifelhaft, ob dies innerhalb des Möglichkeitsrahmens der anderen Studien liege, weil es bei ihnen allen nicht darum ginge, Maßnahmen an sich auszuloten, sondern darum, deren technische Umsetzbarkeit — auch in Verbindung mit anderen Maßnahmen — zu ermitteln. In dieser Hinsicht werde der *VET* wahrscheinlich bereits mitgedacht bei den anderen Studien. Frau Binder verweist dazu auf das oben genannte Bundesgutachten zum *Deutschlandtakt*, das die Maßnahme empfohlen habe.

Die Frage aus dem Vorstand, inwiefern der *VET* eine Lösung für die im Rahmen des Deutschlandtakts zum Thema Hamburger Hauptbahnhof festgestellten Probleme sei, wird von *DB Netz AG* bejaht.

Der Vorstand fragt, inwiefern ein höherer Takt nicht den bereits fragilen Betriebsablauf noch störungsanfälliger mache. Darauf erwidert die *DB*, dass dem ja genau durch den Ausbau der Infrastruktur entgegengewirkt werden solle, der bereits zukünftige Kapazitäten mitdenke.

Eine weitere Frage aus dem Vorstand betrifft den laufenden Umbau der Brücke in der Schanzenstraße und ob dabei der *VET* mitgedacht würde beziehungsweise andersrum. Laut *DB* sind die Brücken aktuell abgängig, der *VET* würde jedoch bis zur Fertigstellung noch 30 - 40 Jahre brauchen. Daher würde man die Brücken erst im Nachhinein minimalinvasiv anpassen, zumal die wesentlichen Veränderungen dort sich auf gegebenenfalls zu verlängernde Bahnsteige für den Regionalverkehr beschränkten.

Herr Stamm (Vertreter des Polizeikommissariats PK16), ein Beiratsmitglied sowie ein Vorstandsmitglied fragen, wie eventuell entstehende Lärmbelastung durch vermehrten Güterverkehr und Fernverkehr sowie Durchsagen (an Regionalverkehrshalten im Gegensatz zu S-Bahn-Halten üblich) entgegnet werden solle. Laut *DB* werde man dann nach Fertigstellung eventuell notwendige Grenzwertüberschreitungen ermitteln und Lärmschutz bauen müssen.

Ein Beiratsmitglied möchte wissen, wieso man nicht den Fernverkehr in einen Tunnel verlege, da dafür ja keine Zwischenhalte zwischen Hauptbahnhof und Diebsteich gebaut werden müssten. Laut *DB* sei dies nicht sinnvoll, da der Tunnel in diesem Falle viel größere Dimensionen haben müsse und vor allem, weil Fernverkehrszüge nicht die gleichen Steigungen bewältigen könnten wie Nahverkehrszüge. Das Bundesgutachten habe bereits ausdrücklich ergeben, dass ein S-Bahn-Tunnel günstiger und effektiver in Bezug auf die gewünschte Entlastung sei als ein Fernverkehrstunnel.

Ein Beiratsmitglied möchte wissen, wie tief der Tunnel beziehungsweise die Bahnhöfe liegen würden. Laut *DB* würden die meisten Stationen zwischen 15m und 20m tief liegen, mit Ausnahme des Bahnhofs Sternschanze auf Grund eines dort tief verlaufenden Abwassersiels.

Auf Nachfrage erläutert die *DB*, der Tunnel würde zwar im Vortrieb unterirdisch, die Bahnhöfe aber in offener Bauweise erstellt. Dabei sei denkbar, sie halbseitig mit Deckelung zu bauen.

Zwei Beiratsmitglieder sowie ein Gast des Beirats regen an, dass die sich ergebenden Anmerkungen des Beirats protokolliert, ernst genommen und berücksichtigt werden sowie keine „Inselplanung“ betrieben werde, sondern die zuständigen Ansprechpartner auch über aufgekommene Diskussionspunkte informiert würden.

Ein Vertreter der *DB* erwidert, sie hätten regelmäßige Gesprächsrunden mit der Stadt Hamburg, aber es sei vielleicht am sinnvollsten, einen gemeinsamen Termin mit dem Stadtteilbeirat, der *DB Netz AG* und der Stadt Hamburg zu vereinbaren, um die Anmerkungen auch an die politischen EntscheidungsträgerInnen direkt weiterzugeben.

Ein Gast (Stefanie Wolpert, B90/Grüne) fragt, wie realistisch der versprochene 10-Minuten-Takt der Regionalbahn an der Sternschanze sei. Laut *DB* sei dies eine politische Entscheidung: Wenn die Stadt Hamburg den 10-Minuten-Takt wolle, würde sie das ausschreiben und ein Bahnunternehmen, das die Ausschreibung gewinne, würde den Takt entsprechend gewährleisten. Dabei spiele auch die Abstimmung mit angrenzenden Bundesländern eine Rolle, technisch aber sei dies in jedem Fall möglich, da durch den *VET* eine zeitsparende Durchbindung realisiert würde und die Gleis-Kapazitäten da wären.

Der Vorstand erinnert dazu an die Diskussion aus einer der letzten Sitzungen, wo erwähnt wurde, dass der Deutschlandtakt 5 Regionalzüge auf der Strecke vorsehe (heute 3) und die Stadt Hamburg einen zusätzlichen sechsten bestellen wolle, eigens für den 10-Minuten-Takt.

Ein Beiratsmitglied fragt wie es um das 10-Minuten-Takt Versprechen stehe vor dem Hintergrund, dass Regionalbahnen andere Brems- und Beschleunigungswege als S-Bahnen hätten. Laut *DB* könne solchen Probleme begegnet werden, indem ausgelotet werde, ob es Linien- oder Richtungsbetrieb geben werde, entsprechend sei auch noch nicht klar wie die Bahnsteige positioniert würden (innen/außen). Ein Beiratsmitglied fragt dazu, inwiefern nicht auch durch erhöhtes Fernverkehrsaufkommen und dessen Priorität der Regionalverkehr beeinträchtigt werden könnte und damit die Anbindung der Sternschanze. Laut *DB* würden durch die Verdoppelung der Gleise (2x Fernzüge, 2x Regionalzüge) genügend Kapazitäten geschaffen.

Ein Gast (Holger Süllberg, B90/Grüne) fragt bezüglich der Erschließung einer Lücke im Einzugsgebiet im Bereich Max-Brauer-Allee, inwiefern sich die potentiellen Fahrgastzahlen verrechneten mit denen, die in diesem Fall im nördlichen Altona verloren gingen. Laut *DB* sei es netto in Zahlen wohl ein Verlust.

Ein Beiratsmitglied möchte wissen, inwiefern beim Bau des *VET* berücksichtigt würde, welche Effekte sich ergeben würden für die Stadtteilentwicklung. Frau Löwenstein antwortet, dass dies nicht der Zuständigkeitsbereich der *DB Netz AG* sei, aber die Stadt Hamburg das berücksichtige. Dazu ergänzt Herr Süllberg, dass der Bezirk Altona bereits vor einigen Wochen eine öffentliche Stellungnahme zu dem Thema veröffentlicht habe. Man empfehle auch vor diesem Hintergrund zur vertieften Untersuchung die bestandsnahe Variante sowie die Südvarianten.

Ein Beiratsmitglied betont dazu noch einmal im Hinblick auf Stadtteilentwicklung, dass aktuell einige Stadtteile wie die Sternschanze, aber auch der Bereich Holstenstraße bereits ausschöpfend verdichtet seien, aber beispielsweise im Bereich Diebsteich noch einige Verdichtung stattfinden würde. Sei es vor dem Hintergrund mitbedacht worden, dass die gegebenenfalls zu bauenden Haltestellen Alsenplatz und Max-Brauer-Allee nicht weiter westlich angesiedelt seien? Laut *DB Netz AG* sei dieser Sachverhalt in die Planung eingespeist worden und die geplanten Halte würden so weit in aus Stadtteilentwicklungssicht relevante Gebiete hinein gelegt wie technisch möglich.

Ein Beiratsmitglied fragt, in wie weit die Kopfbahnhof-Sektionen in Altona und am Hauptbahnhof das erhöhte Verkehrsaufkommen verarbeiten könnten. Laut *DB* würden diese entweder nicht in dem Ausmaß beeinträchtigt oder entsprechend entlastet.

Ein Beiratsmitglied fragt sich, ob es nicht absehbar sei, dass der *VET* wie andere (Infrastruktur-)Großprojekte in Hamburg zeitlich und kostenmäßig die gesetzten Zielvorgaben im Endeffekt weit überschreite. Die Hochbahn habe es in der jüngsten Vergangenheit geschafft, innerhalb der geplanten Rahmen zu bleiben. Tausche man an dieser Stelle organisatorisches Know-how aus? Laut *DB Netz AG* würde die Baugeschwindigkeit denkbar durch aufkommende Bautechnologie-Innovationen begünstigt, man stehe außerdem tatsächlich im Austausch mit der Hochbahn. Frau Löwenstein fragt ergänzend dazu, ob die Vorgaben des sogenannten kostenstabile Bauens auf das Projekt angewandt würden. Laut *DB* sei dies der Fall.

Ein Beiratsmitglied fragt noch einmal generell, ob man das Projekt *VET* eigentlich in dieser Form unbedingt benötige. Die Idee sei, als sie vor 3 Jahren aufgekommen war, noch sehr hinterfragbar gewesen und nun würde sie als unumgängliche Maßnahme präsentiert. Ein anderes Mitglied ergänzt, dass das Vorgehen der verantwortlichen Akteure in diesem Fall sehr an klassische Konsensfindung erinnere, die direkt auf die Verhandlung von Details gehe, um das generelle Hinterfragen zu umgehen beziehungsweise zu unterbinden.

Der Vorstand schlägt an dieser Stelle vor, ein Stimmungsbild zu ermitteln mit der Fragestellung, ob man sich in der nächsten Sitzung noch weiter über eine Position des Beirates zum Projekt unterhalten wolle. Das Stimmungsbild ergibt eine klare Tendenz dafür.

Der Vorstand dankt den VertreterInnen der *DB Netz AG* für ihr Kommen und die Präsentation.

Top 03 Berichte

Weiterhin Beschwerden über Abluft und Partikelemissionen der Grillbetriebe in der Susannenstraße

Der Vorstand berichtet, das Bezirksamt versuche aktuell alles, was rechtlich möglich ist, um die Probleme mit den beiden Grillgastronomien in der Susannenstraße zu lösen/reduzieren. Die Schwierigkeit dabei sei weiterhin, dass es für Abluft und Partikelemissionen keine gesetzlichen Grenzwerte gebe. Aktuell hätten die Betriebe die Frequenz der Filterwechsel auf 1x im Monat erhöht unter der Aufsicht des Bezirksamts.

Frau Löwenstein ergänzt, es gäbe mehrmals monatlich Kontrollen. Man nehme Beschwerden sehr ernst und antworte individuell und ausführlich.

Der Vorstand betont, auch wenn der gesetzliche Hebel fehle, solle die Beschwerdelage gerne aufrecht erhalten werden.

Herr Süllberg ergänzt, dass zusätzlich zu den fehlenden Grenzwerten schwierig zu ermitteln sei, welche Emissionen welchem Betrieb zuzurechnen seien.

Herr Stamm ergänzt, auch er habe mit einem der Betreiber gesprochen. Dieser würde mittlerweile alles versuchen, was geht, da der Filterwechsel für ihn mit zirka 4.000 EUR monatlich eine schwere Belastung sei. Aktuell sei eine Zwischenluftanlage bestellt, mit der Partikel weiter reduziert werden sollten.

Sitzung des Quartiersbeirats Karolinenstraße (Thema unter anderem OMR Festival)

Der Vorstand berichtet, das Hauptthema bei der (regulären) Sitzung sei das *OMR Festival* gewesen. Es seien unter anderem ein Vertreter der *Messe Hamburg* sowie Vertreter des *OMR Festivals* anwesend gewesen.

Es habe eine rege Diskussion gegeben. Die Messe habe sich wie erwartet positiv zum Festival geäußert. Die AnwohnerInnen hingegen hätten wider Erwarten wenig zur Straßensperrung gesagt, sondern vor allem auf das Problem hingewiesen, dass in sehr kurzer Zeit sehr hohe Besucherströme auch direkt im Viertel gewesen seien, da dieses Mal die notwendige Akkreditierung aller Besucher nicht auf dem Messegelände, sondern auf dem Heiligengeistfeld stattfand. Dies habe bedeutet, dass alle (zirka 75.000) BesucherInnen mindestens einmal durch das Karolinenviertel laufen mussten, um zum Festival zu kommen.

Die Anwohner hätten vorgeschlagen, im nächsten Jahr das *CCH* für die Akkreditierung zu nutzen, da dies bessere Infrastruktur und einen direkten Weg zur Messe ohne Anwohner biete, zumal die *OMR*-Veranstalter damit rechneten, im kommenden Jahr mehr als 100.000 Besucher zu haben. Generell sei die Akzeptanz des Festivals bei den AnwohnerInnen gespalten, eine Mehrzahl sehe den Nutzen für die Allgemeinheit nicht, andere betonten, das Festival würde insbesondere bei jungen Menschen gut ankommen.

Weiterer Ablauf LBV-Evaluierung des Bewohnerparkens

Der Vorstand berichtet, es habe am 26.7. eine virtuelle Auftaktveranstaltung gegeben auf der der *Landesbetrieb Verkehr (LBV)* das Vorhaben und dessen gesetzliche Rahmenbedingungen vorstellte.

Der *LBV* habe berichtet, die angestrebte Wirkung, sei Parklücken für AnwohnerInnen zu ermöglichen, den Parkplatz-Suchverkehr zu reduzieren, die Parkplätze insgesamt fairer zu verteilen und quartiersfremde Dauerparker zu verdrängen. Es solle auch tendenziell die Möglichkeit für HandwerkerInnen erhöht werden, Parkplätze zu finden und es sei ein Beitrag zur

Mobilitätswende. Auf die Möglichkeit angesprochen, Parkraum direkt nur für Anwohner zu reservieren, wurde erklärt, dass aktuell in Hamburg das sogenannte Flexible Mischprinzip Anwendung finden würde. Das Trennprinzip wäre, Bereiche ausschließlich für Anwohner zu reservieren. Auf einer kommenden Vor-Ort-Veranstaltung will der Vertreter des Stadtteilbeirats ansprechen, ob man Trenn- und Mischprinzip vermischen könne.

Ein Beiratsmitglied fragt, ob dabei ganz Hamburg betrachtet worden sei. Aus seiner Erfahrung habe die bisherige Umsetzung an manchen Stellen etwas gebracht und an anderen Stellen die Situation gerade verschlimmert. Der Vorstandsvertreter erwidert, er habe dies auf der Auftaktveranstaltung bereits angemerkt. In der nächsten Zeit würde nun der LBV in den einzelnen aktuellen Bewohnerparkgebieten Vor-Ort-Termine mit Stakeholdern wie beispielsweise dem Stadtteilbeirat, der Handelskammer oder der Handwerkskammer. Die Veranstaltung für die Sternschanze sei in den Sommerferien geplant, insgesamt ginge es weiter bis November.

Aktuell sei als Verbesserung unter anderem eine Überlappung von Zonen im Gespräch. Außerdem würde es neue Kriterien geben für die Sondergenehmigungen für Gewerbebetriebe. Man wolle vermeiden, (kostenpflichtige) Anträge abzulehnen zu müssen. Es gebe auch die Empfehlung, telefonisch beim LBV nachzufragen, falls man sich nicht sicher sei, ob man die Kriterien für eine Ausnahmegenehmigung erfülle.

Insgesamt sei die Veranstaltung gut besucht gewesen und der Vertreter des Stadtteilbeirats zieht das Fazit, der LBV sei durchaus bereit, seine Pläne anzupassen, soweit dies innerhalb des bundesweiten rechtlichen Rahmens möglich sei.

Aktuelle Termine für den Baustellenverlauf der Stromnetz Hamburg im Schulterblatt

Der Vorstand berichtet, es gäbe jetzt neue Informationen, wie sich der weitere Baustellenverlauf entwickeln würde. Generell ginge es nach aktuellem Planungsstand von Stromnetz Hamburg weiter bis zum 31. Oktober 2023. Auf Nachfrage aus dem Beirat erläutert der Vorstand, Stromnetz Hamburg liege gut im Zeitplan.

TOP 04 Anliegen von Gästen und Mitgliedern

Initiative Sternbrücke sammelt für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss (mehr Infos unter <http://initiativesternbruecke.org>)

Stephan Pflug, der bei der Initiative tätig ist, legt einige Flyer aus und weist darauf hin, dass in den kommenden Wochen im Rahmen des Protests gegen den umstrittenen Abriss und Neubau der Sternbrücke viele spannende (Kultur-)Veranstaltungen stattfinden. Die Termine finden sich auf der oben genannten Webseite.

Buchvorstellung zum Thema Gentrifizierung und Touristifizierung in der Hamburger Sternschanze am 6.7. im Künstlerhaus Faktor

Der Vorstand berichtet, dass das dort präsentierte Buch wohl ab August erhältlich sein werde. Der bislang angekündigte Präsentationsort habe sich allerdings geändert. Die Vorstellung finde nun ab 17 Uhr im *Fundbureau* in der Stresemannstraße statt.

Veranstaltung zum Gedenken an die NS-Deportationen am 29.6. um 18 Uhr erstmals in der Ganztagsgrundschule Sternschanze

Der Vorstand berichtet, dass am 29.6. um 18 Uhr eine Veranstaltung zum Gedenken an die NS-Deportationen aus der Sternschanze stattfinde. Eigentlich gebe es zwei Veranstaltungen, der dazugehörige Rundgang finde aber bereits jetzt zeitgleich mit der Beiratssitzung statt. Die Gedenkveranstaltung finde erstmals direkt in den Räumen der Ganztagsgrundschule Sternschanze statt.

Ordnungswidrige oder zumindest fragwürdige Bauten der Außengastronomie in der Susannenstraße
Ein Beiratsmitglied merkt an, in der Susannenstraße würden einige Gastronomiebetriebe das Baurecht missachten. Die Betriebe *Kebaba Dein Dönermann, Pamukkale, Lokmam* und ein weiterer Betrieb dort, wo früher das Café *Diwan* gewesen sei, würden Aufbauten mit Bauwerk-Charakter errichten.

Herr Süllberg betont zu den Ausführungen des Beiratsmitglieds, dass, wenn wie berichtet der Boden aufgebohrt würde, dies auch mit Sondernutzung nicht zu rechtfertigen sei. Die berichtete Beeinträchtigung von Baumwurzeln müsse geprüft werden. Heizstrahler seien eindeutig nicht erlaubt.

Insgesamt müssten Aufbauten einzeln abgenommen werden und dürfen keinen Bauwerk-Charakter aufweisen. Frau Löwenstein ergänzt, dass die Zulässigkeit im Einzelnen im Ausschuss für Klima, Umweltschutz und Verbraucherschutz der Bezirksversammlung Altona diskutiert werden müsse. Sie befürchte, dass aufgrund der aktuellen Diskussion innerhalb des Bezirksamts diese Aufbauten in eine Grauzone fielen.

Herr Stamm ergänzt, die Heizstrahler würden seines Wissens nach Beschwerde wieder zurückgebaut. Der Vorstand bittet Frau Löwenstein, insbesondere für die Aufbauten des Ex-Café *Diwan* um eine Überprüfung zu bitten.

Verwunderung bzw. Beschwerde über plötzliche Überprüfung der Genehmigung für Markisen

Ein Beiratsmitglied (Betreiberin der *Taverna Romana*) berichtet, sie habe Besuch vom Ordnungsamt erhalten bezüglich ihrer Markisen. Diese seien wohl neben der normalen Sondernutzungsgenehmigung für Außengastronomie separat genehmigungspflichtig, das habe man nicht gewusst. Es sei auch schwer nachvollziehbar, warum zusätzlich zur Sondernutzung auf dem Boden noch die Nutzung der Luft auf der bereits genehmigten Fläche zu beantragen sei. Die Markise sei von den Vorbesitzern vor zirka 35 Jahren installiert worden, wäre damit weitaus älter als die Frist, für die eine eventuell bereits vorhandene Genehmigung hätte aufbewahrt werden müssen. Man wisse also nicht einmal, ob bereits eine Genehmigung vorliege oder nicht. Ärgerlich sei, dass nun nach 35 Jahren ohne Beanstandungen innerhalb einer Woche ein vollständiger Antrag erwartet werde.

Frau Löwenstein kommentiert generell zur Situation, dass man auch im Bezirksamts unzufrieden mit der Situation sei, die gesamten Markisen aller Betriebe überprüfen und Genehmigungen einzufordern zu müssen. Die Situation beruhe auf einer Beschwerdelage über spezifische Betriebe, aber der rechtliche Rahmen sehe natürlich in diesem Fall vor, dass nicht nur einzelne Betriebe kontrolliert würden, sondern eine flächendeckende Kontrolle erforderlich werde. Sie gibt zu bedenken, dass die Forderungen nach behördlicher Kontrolle eben entsprechend auch negative Auswirkungen haben können.

TOP 05 Antrag an den Verfügungsfonds

Antrag 02|2023 Festival Futur VII

Beantragt wurden 1.500,- Euro als Zuschuss zu den Durchführungskosten.

Der Antragsteller Rasmus Gerlach berichtet vom *Futur Festival* (alle Infos auf <https://www.futur-filmfestival.com/>). Dieses sei im 3001 Kino entstanden als Idee, Film und Performance zu verbinden. Aktuell könne man für das Festival unter anderem die *Rote Flora* kostenfrei bespielen, aber beispielsweise für den Veranstaltungsort *Kino 3001* gebe es Mietkosten, ebenso wie Kosten für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Aufgrund der gestiegenen Durchführungskosten möchte er anfragen, ob es möglich sei, statt der in den vergangenen Jahren beantragten 1.000 Euro auch 1.500 Euro als Förderung zu beantragen.

Eine kurze Diskussion ergibt, dass 1.000 Euro keine festgelegte Grenze seien, aber ein aus gutem Grund gewählter Richtwert. Der Vorstand schlägt daraufhin vor, zunächst über die Summe (1.500 EUR oder 1.000 EUR) und dann über den Antrag abzustimmen.

Ergebnis Abstimmung Fördersumme

1.500 €: 0 1.000 €: 4 Enthaltung: 3

Der Beirat stimmt einstimmig für die Annahme des Antrags mit der soeben beschlossenen Summe Ja: 7 Nein: 0 Enthaltung: 0

TOP 06 Termine

Wann?	Was?	Wo?
29.06. 18 Uhr	Gedenkveranstaltung NS-Deportationen	Ganztagsgrundschule Sternschanze
06.07. 17 Uhr	Buchvorstellung Gentrifizierung und Touristifizierung in der Sternschanze	Fundbureau, Stresemannstraße
30.06.-16.07.	Ausstellung Archiv Sternbrücke	u.a. Galerie Kleefeld, Stresemannstraße 110
12.07. 18 Uhr	Sitzung des ArsW-Ausschusses	Rathaus Altona, Kollegiensaal
23.08. 19:30 Uhr	nächste Beiratssitzung	JesusCenter, Schulterblatt 63

ACHTUNG SOMMERPAUSE! KEINE BEIRATSSITZUNG IM JULI!

Protokoll vom 03.08.2023

erstellt vom *Standpunkt.Schanze e.V.*